Cena 30 groszy. Opłata pocztowa uiszczona gotówką

ZACZYN

TYGODNIK

Nr. 1 (58) Warszawa, czwartek dnia 6 stycznia 1938 r. Rok III

WYCHOWANIE PRZEZ PAŃSTWO

Istnieje olbrzymia różnica pomiędzy t. zw. **wychowaniem państwowym** a **wychowaniem przez państwo.** Różnica ta polega na tym przede wszystkim, że **wychowanie państwowe** obejmuje zakres bezpośrednich stosunków obywatela do państwa, zaś **wychowanie przez państwo** sięga do zakresu zagadnień wychowawczych, które bezpośrednio nie stykają się z działalnością państwa i jego zasadniczymi funkcjami. Przykłady dla ilustracji: wychowanie urzędnika państwowego — to wychowanie państwowe, wychowanie spółdzielcy — dla dobrego funkcjonowania kooperacji pracy lub spożywców — to już dziedzina wychowania przez państwo.

Jakież są zasadnicze różnice w zakresie tych pojęć, jakim układom realizacyjnym mają one służyć i po co je rozgraniczać?

Rzecz prosta. Nikt nie wątpi, że przy prymacie planowej konstrukcji państwowej nad całością życia w obrębie danego kraju, trzeba będzie konstruować wszystkie komórki i działy prac w myśl tego planu: w państwie dynamicznym, zorganizowanym i działającym jako sprzężona całość, dla wykonania planowej pracy we wszystkich członach życia, czyli państwowym, społecznym i indywidualnym, potrzebnym będzie utrzymywanie czystości linii realizacyjnej za pomocą jednego z dwu tylko możliwych sposobów. A więc albo drogą

1). rozbudowy olbrzymiego aparatu biurokratycznego wszerz i wgłąb w celu drobiazgowego kierowania wszystkimi nieomal czynnościami życia w jego przejawach indywidualnych i społecznych (dziedziny państwowe — zawsze są kierowane przez funkcjonariuszy państwowych).

2). albo wychowaniem przez państwo względnie szerokich rzesz obywateli w kierunku ścisłego przestrzegania na swych odcinkach planu państwowego.

W pierwszym wypadku nie widać wprost granic narastania liczby funkcjonariuszy państwowych. Rola obywatela w państwie staje się **automatyczną** bez przejawów inicjatywy i twórczości indywidualnej lub społecznej. Drugi wypadek jest czymś więcej różnym — gdyż rola państwa ogranicza się (a jakże szerokie są te granice"!) do wypracowania planu i metod realizacji według zagadnień, poziomów wychowania i regionów; stworzenia struktury organizacyjnej życia społecznego w tych ramach i do szczególnie ścisłej kontroli wykonywania planu. To wszystko — ale jakże wiele, a równocześnie jakże szerokie pole otwiera się do twórczości na wielu szczeblach.

Oczywistym wnioskiem jest logiczne stwierdzenie, że ośrodek dyspozycji i ośrodek akcji wychowawczej muszą być identyczne. Wychowanie niejako jest tą interpretacją wykonania planu.

Weźmy przykład konkretny. W planie państwowym przewidziano np. określoną produkcję poszczególnych płodów rolnych, przy czym podzielono okręgi według gatunków gleby, najbardziej przydatnej dla pewnego rodzaju płodów. Wyobraźmy sobie, że przychodzi do wsi nakaz siania na wszystkich gruntach samego lnu, do innej wsi — specjalizowanie się w samej hodowli buraków. Przecież te zarządzenia, niepoparte uprzednim wychowaniem, wywołać mogą nie tylko niezadowolenie, lecz wręcz bunt chłopski, najazd na powiatowe lub wojewódzkie miasto i zwykłą ruchawkę. Wychowanie, czyli wyjaśnienie, obliczenie korzyści, zagwarantowanie zakupu plonów i możności nabycia po określonych cenach innych płodów, których produkcji wyzbywa się dane gospodarstwo lub wieś — to są istotne i nieodzowne warunki każdej akcji tego typu.

Wyobraźmy sobie, że akcja ta została podjęta dla celów zwiększenia produkcji rolnej, dla troskliwej specjalizacji w jednym rodzaju płodów, dla lepszego wykorzystania właściwości gleby, dla dyzlokacji przemysłu przetwórczego płodów rolnych, wreszcie w celach standaryzacji produkcji i najlepszego wyzyskania sił instruktorskich — zagadnienia te i największa słuszność w ich stawianiu, trafią w próżnię bez akcji wychowawczej. Tu jesteśmy u sedna zagadnienia, skoro postawiliśmy na warsztacie ilustrujący przykład, spróbujmy go zanalizować do końca. Zapytajmy siebie, czy jakakolwiek społeczna inicjatywa, idąca jaknajśmielej do przemian struktury, potrafiłaby tak stawiać zagadnienia i tak planować jak państwo? Ileż przeszkód i kolizji z innymi inicjatywami społecznymi na innych polach wyniknęłoby przy takim stawianiu zagadnień, zwłaszcza w Polsce, rozbitej na molekuły folwarków i atomy milionów gospodarstw, na setki tysięcy osad, z których jedna nie wie o istnieniu drugiej!

Potrzebna była aż interwencja państwowa w najprostszej sprawie. Wylewy rzek dorzecza Wisły kosztowały społeczeństwo w r. 1925 — 55 mil. zł.; w r. 1927 — 40 mil., w r. 1934 — 75 mil. zł. A bezrobocie srożyło się w okolicach zagrożonych powodzią. Rokrocznie ponosiła gospodarka narodowa większe straty, niż trzeba byłoby na budowę na okres kilkudziesięciu lat zbiorników retencyjnych, nie mówiąc już o ich wartości jako źródeł energii hydromotorycznej [1]).

[1]) Polecamy czytelnikom pracę inż. Henryka Herbicha p. t. „Zagadnienie Gospodarki wodnej"—odbitka z nr-ów 6 i 7 — 8 z 1937 r. miesięcznika „Drogi Polski".

Gdy państwo pobuduje parę takich zbiorników, może uwierzą złośliwi sceptycy w znaczenie planowania państwowego w skali od Rożnowa do Włocławka. Trzeba będzie rzucić bezhołowiu i chronicznym powodziom tysiące cyfr uzyskanych oszczędności w stratach, zarobków na lepszej żeglowności rzek i dochodów z energii wodnej. Do pobierania podatków na takie cele przez państwo — trzeba wychować ludność, trzeba przełamać psychozę frontu antypodatkowego z rozmaitymi magami czarnej ekonomii na czele.

Widzimy tu przejawy organizacyjnej działalności państwa, zmierzające ku podniesieniu życia gospodarczego ogółu metodami i w skali, dostępnej tylko dla państwa. Tu państwo wychowuje niejako obywateli do spełniania roli w zespolonym organizmie społecznym gromady, regionu gospodarczego, całokształtu zagadnień aprowizacji, planu gospodarki wodnej przeciwpowodziowo - energetycznej w skali od Rożnowa do Włocławka. Jest to wychowanie przez państwo, bo inaczej cała machina nie będzie działała, bo przy wychowaniu rodzinnym, grupowym klasowym ten typ i ten styl nie jest do pomyślenia.

A dalej.

Pomyślmy sobie, że obliczenia możliwości zużycia stali i żelaza do konstrukcyj żelbetowych w skali ogólno - państwowej ze względu na ochronę bilansu handlowego — wymagają stosowania jaknajdalszej oszczędności metali. Pozytywnie wynika z tego takie nauczanie konstrukcyj żelbetowych na politechnikach i w szkołach budowniczych, by pamiętano o tych wymogach ogólno - państwowych. Negatywnie oznacza to np. wsadzenie do więzienia profesora jednej z politechnik, który, będąc zainteresowanym w zbycie hut żelaznych, wykłada świadomie teorie nadmiernego zużycia żelaza w budowlach żelbetowych. Znów wychowanie przez państwo, by obywatele nie zostali pozbawieni przydziału żelaza na inne cele.

Przytaczaliśmy przykłady z dziedzin życia gospodarczego.

A wychowanie zawodowe, a wychowanie ogólne? A te rozległe dziedziny wychowanie humanistycznego, którego konsekwencje ważą na szali nie tylko indywidualnych przeżyć duchowych, lecz tworzą zasadniczy styl życia zbiorowego społecznego, narodowego i państwowego w dziedzinach zdawałoby się tak materialnych, jak technika, rolnictwo, a cóż dopiero polityka i zbiorowe współżycie?

Wyjście ze stanu atomizacji i indywidualizmu na płaszczyznę myślenia i działania całościami nieuchronnie winno za sobą pociągnąć szerokie zastosowanie zasady wychowania przez państwo obywateli nawet dla ich życia w dziedzinach nieupaństwowionych.

O komisarza motoryzacji

„Już tylko posunięcia i decyzje wodza wyprowadzić mogą z marazmu problem motoryzacji i powstrzymać jego bieg ku przepaści".

Tym apelem zakończyliśmy w dniu 20 maja ub. r. cykl artykułów o motoryzacji, umieszczony na łamach „Zaczynu" (patrz Nr. Nr. 18, 19 i 20 z r. 1937).

Od powtórzenia tego apelu, który po 6-u miesiącach nie stracił, niestety, nic ze swej aktualności, rozpoczynamy nowy cykl artykułów o motoryzacji.

Zmusza nas do tego niepokojący w dalszym ciągu stan rzeczy w tej dziedzinie, (co jest już oczywistym dla każdego, kto objektywnie do tego problemu podchodzi) i nieprawidłowy — w naszym przekonaniu, (co zresztą życie całkowicie potwierdza) wybór stosowanych środków zaradczych.

Umieszczając na łamach „Zaczynu" poprzedni cykl artykułów o motoryzacji, wyszliśmy z wielkim zagadnieniem do wszystkich Polaków, a w pierwszym rzędzie do czynników powołanych i władnych, by wobec oczywistej klęski, ująć to zagadnienie inaczej oraz inaczej je rozwiązać, niż było ono ujmowane i rozwiązywane dotychczas. Jeśli ten cel nie został dotąd przez nas osiągnięty, nie oznacza to bynajmniej, że wspomniane artykuły nie były czytane i że nie stały się tematem rozważań w sferach decydujących. Nieosiągnięcie przez nas dotąd zamierzonego celu przypisujemy raczej tej okoliczności, iż w sferach decydujących ścierają się dwa kierunki, z których jeden zaleca kontynuowanie, mimo długotrwałych niepowodzeń, drogi **ewolucji,** drugi natomiast przychyla się do konieczności **natychmiastowego zastosowania akcji radykalnej,** uznając poglądy nasze za słuszne, a proponowany i zalecany przez nas plan poprawy za właściwy i uwzględniający w dostatecznej mierze powagę sytuacji.

Jesteśmy zdania, iż wcześniej czy później ten drugi kierunek weźmie górę. Jeśli bowiem to nie nastąpi **obecnie,** w wyniku analizy sytuacji i rozumowań, w warunkach względnego spokoju, nastąpi to niechybnie **później,** ale wtedy już pod presją okoliczności, które przyjdą z zewnątrz i zmuszą nas do podjęcia początkowego zrywu w warunkach dla nas niekorzystnych. Pragniemy spowodować podjęcie początkowego zrywu w rozwiązaniu zagadnienia motoryzacji już teraz, w obliczu niebezpieczeństwa, jakie nam grozi poważnie, ale jakie jeszcze na nas nie spadło. Pragniemy, aby Polska uniknęła sytuacji, w której wypadłoby nam wykonywać w gorączkowym pośpiechu to, czego- dziś jeszcze dokonać możemy w atmosferze względnego spokoju i co w atmosferze spokoju już oddawna wykonali u siebie sąsiedzi, osiągając w zakresie motoryzacji rażącą przewagę nad nami i potęgując ją z roku na rok.

Pragniemy spowodować natychmiastowy zryw przez wybraną jednostkę, która rozwiąże problem motoryzacji w skali państwowej, przez jednostkę, której posunięcia wypływać będą ze znajomości rzeczy i z odwagi brania na siebie odpowiedzialności, której czyny w dniu dzisiejszym wyrastać będą z wizji przyszłości.

Inaczej mówiąc: uważamy za rzecz niezbędną **mianowanie Komisarza dla Spraw Motoryzacji Kraju,** którego akcja zastąpi jałowe urzędowanie istniejącej od kilku lat Komisji dla Spraw Motoryzacji Kraju.

Retrospektywny rzut oka w przeszłość dziejów naszej motoryzacji, podany w części pierszej wspomnianego cyklu artykułów **„Zaczynu"** i rzeczowa analiza sytuacji dnia bieżącego, pod kątem widzenia przyszłości, podana w jego części drugiej, wykazały funkcjonalną **zależność złych skutków od wadliwych założeń** i udowodniły, w sposób nie dający się, jak dotąd, obalić, że ciało kolegjalne, nawet wyższego rzędu, jakim jest obecna Międzyministerialna Komisja Motoryzacyjna, nie może sprostać zadaniu i że musi albo ulec gruntownej, istotnej reorganizacji, albo **musi być zastąpione akcją jednostki, personalnie mianowanej i odpowiedzialnej, z zachowaniem zasad, których się przestrzega przy wyborze i mianowaniu w czasie działań wojennych dowódcy, dla ratowania zagrożonego frontu.**

W pierwszym wypadku t.zn. w razie postanowienia — wbrew ważkim zastrzeżeniom, podanym przy końcu naszych uwag, — **zachowanie** Komisji po jej zreorganizowaniu od podstaw, trzeba będzie najsamprzód skasować wszystkie jej odchylenia, ustrojowe i organizacyjne, od pierwotnych założeń.

Projekt pierwotny przewidywał, między innymi: bezpośrednią zależność przewodniczącego Komisji od premiera: nadanie przewodniczącemu komisji daleko sięgających uprawnień i kompetencji; uwzględnienie przede wszystkim czynnika charakteru, wyrobienia życiowego i osobistego prestiżu przy wyborze przewodniczącego, a czynnika głębokiej wiedzy fachowej wytrwałości i rzetelności w służbie dla Państwa przy wyborze zastępcy przewodniczącego; korzystanie w szerokim zakresie z wiedzy fachowej przez stworzenie z członków Komisji organu stałych doradców fachowych, reprezentujących nie tylko zainteresowane resorty państwowe, ale również i życie gospodarcze kraju; wyeliminowanie dla przewodniczącego komisji i dla zastępcy przewodniczącego możliwości zajmowania innych stanowisk i możliwości poświęcenia się innym sprawom, nie związanym z kompleksem spraw, stanowiących problem motoryzacji.

Jeśli poprzestać chociażby na powyższym i uprzytomnić sobie, jaki jest ustrój istniejącej Komisji Motoryzacyjnej i jak ta komisja pracuje, co zobrazowaliśmy w Nr. 20 „Zaczynu", wtedy wyłania się rażąca różnica, która powstała pomiędzy projektem pierwotnym, a formą, w jakiej projekt został zrealizowany. To odchylenie wykonania od planu przy tworzeniu Komisji Motoryzacyjnej oraz pominięcie czynnika fachowości i czynnika personalnej odpowiedzialności zaciążyły negatywnie na wynikach prac Komisji.

Poza tym, na wynikach prac Komisji Motoryzacyjnej zaciążyła, w sposób fatalny, i ta jeszcze okoliczność, że **nie został jej**

narzucony państwowy plan motoryzacyjny, skoro sama Komisja takiego planu nie wypracowała i nie przedstawiła go Komitetowi Ekonomicznemu Ministrów.. Brak planowości i rażący brak jakiegokolwiek bądź tempa w osiąganiu celów, nawet już założonych, spowodował ten stan rzeczy, że na progu **1938 roku** stwierdzamy, że na polu motoryzacji nie wiele poprawiło się od czasu, kiedy to, w **kwietniu 1934 roku** pisał „Ilustrowany Kurier Codzienny":

„Zwolniony został długoletni dyrektor Państwowych Zakładów Inżynierii (inż Kazimierz Meyer), współtwórca i kierownik instytucji, która bezspornie — koncepcją swą i działalnością — **zaciążyła fatalnie na losach polskiego automobilizmu i na postępie motoryzacji naszego kraju.** Zamyka się zatem jeden okres historii naszych usiłowań na polu tworzenia polskiego samochodu, okres ofiar i strat, okres niepowodzeń. Czy stoimy na progu nowej ery?

Eksperyment tworzenia rodzimej produkcji samochodowej **kosztował dziesiątki milionów złotych i dał w rezultacie ruinę polskiego automobilizmu.** Zamknął pracę nad motoryzacją Polski w błędnym kole ustawicznej szarpaniny, nielogicznych poczynań, sztucznych aktów. Nie oglądano się na żadne nakazy konieczności życiowej.

Niszczono jeden twór przed urodzeniem drugiego. Ani brak własnych osiągnięć, ani **postępująca degrengolada motoryzacyjna Polski,** ani najoczywistsze błędy, ani straty idące w miliony — nie miały, przez więcej niż dziesięć lat, żadnego wpływu na zmianę kursu polityki, jaką stosowano.

Z roku na rok spadała Polska coraz niżej na liście państw, notowanych w statystyce samochodowej świata. **Dziś znajduje się nasz kraj pod tym względem na ostatnim miejscu w rzędzie kulturalnych państw Europy".**

Tak było w kwietniu 1934 roku. **Również na ostatnim miejscu pod względem motoryzacji w rzędzie państw Europy zastaje nas rok 1938.**

Jest to fakt, którego nie da się ukryć żadną frazeologią. Jest to groźne dla nas „memento". Życie ani na chwilę nie zamiera i niesie na falach coraz to nowe wydarzenia, postępy, rozwiązania, a **Polska pod względem motoryzacji pozostaje nadal niezeuropeizowana.**

W tych warunkach **opinia publiczna obraca się przeciw Komisji Motoryzacyjnej.**

Mówimy tu ogólnie. Szczegółowo omówiliśmy działalność Komisji Motoryzacyjnej na łamach „Zaczynu" w maju r.b. Powiedzieliśmy wtedy, także, iż kraj nigdy nie zrozumie, jak można było, po tylu pouczających błędach, popełnianych w pierwszym okresie dziejów naszej motoryzacji, popełnić w okresie drugim (już za urzędowania Komisji Motoryzacyjnej) tak oczywisty błąd, jak odrzucenie świetnej oferty Citroëna i udzielenie koncesji firmie Lilpop.

Napisaliśmy wtedy i to jeszcze: „Gdyby Komisja Motoryzacyjna była przyjęła ofertę Citroena z dnia 2 sierpnia 1934 roku, Polska miałaby obecnie w trójkącie bezpieczeństwa, bez ponoszenia wydatków, nowocześnie urządzoną **przez fachowców,** a przytym przez naszych sojuszników, fabrykę samochodów osobowych i ciężarowych, z silnikiem benzynowym i z silnikiem na ropę. Ponadto mielibyśmy obecnie na terenie Polski potrzebną nam ilość składów części zamiennych i stacji obsługi".

Zamiast mieć te **realne** rzeczy już poza nami i zajmować się realizowaniem dalszych problemów motoryzacyjnych, których jest wiele, stoimy na progu 1938 roku **z cieniuteńkim papierkiem w ręku** t. zw. 4-letnim planem dla firmy Lilpop członka Komisji Motoryzacyjnej, p. dyr. Kandla, z dnia 4 marca ub. r.

Nie ulega wątpliwości, że dla obrony kraju papierek ów posiada mniejszą wartość, niż wybudowane na naszej ziemi i uruchomione fabryki samochodów marki FORD i marki CITROEN, co moglibyśmy mieć oddawna, gdyby istniał jakiś plan motoryzacyjny i ktoś ponosił odpowiedzialność za stan rzeczy w tej dziedzinie.

Ale nawet i plan p. dyr. Kandla — zresztą zadziwiająco skromny, że można go nazwać dziecinnym — jest już nadszarpnięty, gdyż w pierwszym okresie swej realizacji ten 4-letni plan przechodzenia od czystego improtu do produkcji samochodów **załamał się:** w lipcu r. b. firma Lilpop nie wydała krajowym hutom i zakładom przemysłu pomocniczego zamówień, które w lipcu ub. r. powinna była wydać według planu z dnia 4 marca ub. r., skoro plan ten przyjęła.

To też części i zespoły samochodowe, które wreszcie jako produkcja krajowa powinny były wejść do programu montażowego firmy Lilpop przy końcu ub. r. i w pierwszym kwartale roku bieżącego, sprowadzane są nadal z zagranicy.

Miał więc rację „Zaczyn" zapowiadając w maju ub. r. złe horoskopy.

Stoimy wobec faktu **6-miesięcznego opóźnienia** w pierwszym okresie realizowania dziecinnego planu p. dyr. Kandla, a był już przedtem **rok opóźnienia** przy startowaniu. (Koncesja wydana została firmie Lilpop w dniu 23 czerwca 1936 roku. Pierwsze zamówienia krajowe miały być wydane dopiero w lipcu 1937 r.).

Chcemy wiedzieć, jaki jest naprawdę plan przechodzenia od importu do fabrykacji i kto ponosi i czy ponosi odpowiedzialność za wykonanie planu?

Co do nas, to stawialiśmy zawsze i stawiamy nadal sprawę planu w płaszczyźnie znacznie szerszej. W Nr. 18 „Zaczynu" wypowiedzieliśmy się obszernie w sprawie planu motoryzacyjnego wogóle. To, co tam powiedzieliśmy, da się streścić w słowach następujących: w **ramach państwowego planu gospodarczego i z pełnym zrozumieniem zagadnień związanych z wzmożeniem potencjału militarnego państwa należy ułożyć państwowy plan motoryzacji kraju.** Plan powinien uzyskać aprobatę Rady Ministrów. Na pytanie zaś, na kiedy plan taki jest potrzebny, odpowiadamy: „Na wczoraj!"

Brak planu jest źródłem 18 już lat trwającego gadulstwa o pracy bez pracy, w rozmiarach odpowiadających potrzebie. Brak planu sprzyja rozwielmożnianiu się niekompetencji i poronionych pomysłów. Brak planu powoduje wciąż nowe skoki w nieznane. Na brak planu motoryzacyjnego życie już odpowiedziało demotoryzacją.

Pozostając wciąż na odcinku samochodowym wielkiego zagadnienia motoryzacji, — a istnieje wiele innych ważnych i również zaniedbanych odcinków w tym problemie, które dopiero wszystkie razem powiązane w harmonijną całość stanowią kompleks motoryzacji — pragniemy odnotować jeszcze jedną sprawę, która nas niepokoi w wysokim stopniu.

Rozporządzenie Ministra Handlu i Przemysłu o udzielaniu koncesji na wyrób samochodów ogłoszone zostało w dniu 18 września 1935 roku. Sens tego rozporządzenia polegał na tym, aby poprawić w szybkim tempie katastrofalne przewinienia i błędy 15-letniego poprzedniego okresu i drogą koordynacji wysiłków oraz inicjatywy prywatnej stworzyć dla ledwo naradzającego się prywatnego przemysłu samochodowego trwałe podstawy i zdrowe warunki rozwoju.

Od września 1935 roku upły-

Przeciw czemu zwraca się „Zwrot"?

W ostatnim numerze „Zwrotu" p. Andrzej Mogilnicki wystąpił z „druzgocącą" krytyką „państw totalnych". Na trzech stronach tego — pisma — zebrał bilans, z jednej strony „Państwo praworządne" (demokratyczne!) z drugiej „Państwo totalne".

Z zestawienia tego jasno wynika, że t. zw. „państwo praworządne" to kraj mlekiem i miodem płynący, gdzie wśród kwiatów i słońca przechadzają się pół-ludzie, pół-anioły wołając „trwaj chwilo — piękna jesteś", natomiast „państwo totalne" to wyniszczone pustkowie, gdzie wśród spustoszonych pól walają się tylko czaszki i szkielety, a słychać tylko — jak mówi poeta — „mych towarzyszy jęk przewlekły, dozorców nocnych groźby wściekłe, i wrzask i zgrzyt zawiasów".

Czytelnik wstrząśnięty tym makabrycznym zestawieniem winien natychmiast wypowiedzieć walkę na śmieć i życie „totalizmowi" i popędzić, zapisać się do Stronnictwa Pracy, wysyłając po drodze depeszę hołdowniczą do Ignacego Paderewskiego.

Dla nas jednak artykuł Zwrotu jest typowym przykładem tej akademickiej dyskusji o jakimś „totalizmie", którą scharakteryzowaliśmy w poprzednim numerze w artykule „Ideologia a motoryzacja".

Ustrój siły, autorytetu i hierarchii jest f o r m ą, a nie t r e ś c i ą. Może służyć wielkości państwa (jak będzie w Polsce) a może egoizmom i interesom grupowym, klasowym, dynastycznym itd. Dlatego przykłady czerpane z carskiej Rosji trafiają zupełnie w próżnię.

Ustrój siły autorytetu i hierachii, jako forma nawet, nie jest c e l e m lecz p u n k t e m w y j ś c i a, ku nieznanym nam obecnie (bo nie znamy zagadnień przyszłości) formom współżycia.

Prócz siły, autorytetu i hierachii cechuje ustrój dynamiczny szereg innych istotnych elementów: idea planowania, kierownictwa, ścisłości, użytkowanie najnowszych zdobyczy wiedzy itd. itd. Stawia to państwu dynamiczne w obozie postępu aktywności i nowoczesności.

Niezależnie od wszelkich spekulacji teoretycznych zagadnienia stojące dziś przed Polską zmuszają nas swą grozą do maksymalnego wysiłku, do maksymalnego wykorzystania wszystkich zdolności jakimi możemy rozporządzać, a co da się zrealizować tylko w ustroju „silnej ręki i silnej głowy".

I na to pan Mogilnicki nic nie poradzi. *(34)*

nęło zgórą dwa lata, a koncesję otrzymała jedynie forma Lilpop, Wszystkie inne zabiegi o koncesję, te nawet, które pochodziły od najpoważniejszych firm polskich i zagranicznych i które czynione były w pełnym zrozumieniu intencji rządu, pozostały i nadal pozostają niezałatwione przez Komisję Motoryzacyjną. Tym sposobem przekształcona została w **monopol** koncesja, udzielona firmie Lilpop. Uległy więc przekreśleniu idea i założenia, z których wychodzono przy ogłaszaniu rozporządzenia o koncesjonowaniu przemysłu wyrobu samochodów. A więc znów niekonsekwencje, „szarpania, nielogiczne poczynania, sztuczne akty i nieoglądanie się na nakazy konieczności życiowej”.

Przedyskutowany i obrany w roku 1935 system koncesjonowania przemysłu wyrobu samochodów przekształcił się już w latach 1936/7 w system dawania prezentów przez Skarb Państwa. A prezenty są w tym wypadku nie byle jakie!

Skoro zasada koncesjonowania przemysłu wyrobu samochodów przekształciła się w monopol, stała się zasada hamująca powstanie i rozwój przemysłu samochodowego, że uprzytomnimy tu sobie pierwszy 15-letni okres działalności Państwowych Zakładów Inżynierii. Ponowna stawka na jedną kartę jest w tak ważnej sprawie co najmniej lekkomyślnością. **Taki stan rzeczy trzeba zlikwidować jaknajprędzej i bez reszty.**

Jeśli uprzytomnić sobie (niestety, u nas wiele ważnych rzeczy poprostu się zapomina), jak wiele drogocennego czasu straciła Międzyministerialna Komisja Motoryzacyjna w długim okresie, poprzedzającym wydanie rozporządzenia z dnia 18 września 1935 roku, ile w tym okresie było rozmów, konferencji, uzgodnień, reasumcji, ile było wówczas nadziei związanych z przygotowującym się projektem koncesyjnym, ile przemówień członków Komisji wysłuchali ludzie poważni i dobrej woli, zgłaszający się do „ciągnienia łańcucha” — na temat konieczności uzbrojenia się w cierpliwość i czekanie do czasu, aż ogłoszone zostanie zbawcze rozporządzenie o koncesjonowaniu przemysłu samochodowego, — jeśli to wszystko odtworzyć w pamięci i z całą ostrością myśli uprzytomnić sobie, a z drugiej strony mieć przed oczyma, jako jedyny wynik, monopol dla jednej, a przytem najmniej przygotowanej do wytwórczości samochodów firmy, wtedy się mówi, że, „góra urodziła mysz!”

Mając przed oczami powyższy stan rzeczy, zapytujemy sami siebie, czyżby naprawdę panowie od motoryzacji coraz to mniej wiedzieli o coraz to większej ilości rzeczach?

Nie możemy zrozumieć również i tego, jak można w czasach dzisiejszych, kiedy tempo życia i zbrojeń tak bardzo wzrosło i kiedy narody grożą sobie przemocą, planować uruchomienie przemysłu samochodowego na tak długi okres, jak 4 do 5 lat, który to okres jest siatką czasu w planie członka Komisji Motoryzacyjnej, p. dyr. Kandla. Tak długi okres jest, w naszym przekonaniu, nie do przyjęcia z punktu widzenia obronności państwa. Tak długi okres jest również nie do przyjęcia i z punktu widzenia realizowania programu budowy samochodów nowoczesnych.

Jeśli bowiem zanosi się na to, że — w najlepszym razie — dopiero po 4-ch latach mamy wyjść na rynek z samochodem krajowej produkcji, którego fabrykację rozpoczniemy w roku 1938, wzorując się na modelu 1937 roku, to można z góry powiedzieć, że po czterech latach będzie to samochód pod bardzo wielu względami przestarzały w porównaniu z samochodem, który produkować wtedy będzie zagraniczna fabryka macierzysta. A że nie będziemy zmieniać modelu zaraz po uruchomieniu jego krajowej fabrykacji, będziemy mieć samochody „z przed 5-u lat”, „z przed 6-u lat”, a prawdopodobnie i „z przed 7-u lat” (vide „Polski Fiat 508”). Wskutek niezwykle szybkiego postępu techniki samochodowej, sprzęt samochodowy starzeje się szybko i wiek 6—7 lat jest w tym wypadku równoznaczny ze starością i zacofaniem technicznym.

Tylko nieliczne jednostki, ożywione ideologią państwową, widzą w powyższym stanie rzeczy **brak fachowości i nieusprawiedliwioną zwłokę w pracach nad tworzeniem wewnętrznego samochodowego rynku rekwizycyjnego.** Posiadanie tego rynku, zadawalającego pod względem jakościowym i ilościowym, jest rzeczą niezmiernie ważną już z tego względu, że daje to możliwość wydatnego obniżenia niezwykle kosztownego składowania samochodów, potrzebnych na wypadek wojny, i że wyzwala tym sposobem wielkie kwoty pieniężne uwięzione, w razie nieposiadania tego rynku, w odpowiednich zapasach mobilizacyjnych.

Przy takim, jak wyżej, ustosunkowaniu się opinii publicznej i lepszych umysłów w kraju do Komisji Motoryzacyjnej, praca przewodniczącego, gdyby nawet kompetencje jego zostały rozszerzone, odbywałaby się w atmosferze ciężkiej. Komisja Motoryzacyjna, jako koncepcja, nie ma już miru w społeczeństwie. Opinia publiczna od tej koncepcji odwróciła się. Koncepcja ta już się skończyła w opinii kraju i w opinii znawców problemu motoryzacji.

W powyższych warunkach trwanie nadal przy koncepcji „Komisja”, nawet przyjmując, że Komisja zostanie teraz zreorganizowana w myśl pierwotnego projektu, o czym była już mowa na początku tej pracy, i że Komisji narzucony zostanie państwowy plan motoryzacyjny, **jest dziś rozwiązaniem o całe** 4 **lata spóźnionym i zachwianym w opinii publicznej co do swej skuteczności.** Rozwiązania tego lepiej się dziś nie imać.

Rozwiązaniem właściwym będzie stworzenie wreszcie państwowego planu motoryzacyjnego i zastąpienie akcji oraz odpowiedzialności kolegialnej, a więc praktycznie u nas żadnej, akcją i odpowiedzialnością jednostki, lecz tylko jednostki właściwie wybranej, o żelaznej energii wyniesionej na odpowiedni szczebel władzy.

Z projektem Komisarza dla Spraw Motoryzacji Kraju występowało już raz, przed kilku laty, parę osób z pośród szczupłego u nas grona znawców problemu motoryzacji. Można tylko żałować, że wtedy nie usłuchano ich głosu i że zlekceważono ich ważkie argumenty.

Rozwiązanie właściwe wymaga pozatym wyeliminowania wszystkiego, co mogłoby zakłócić harmonię, jaka istnieć powinna pomiędzy prowadzącym akcję, a społeczeństwem. W społeczeństwie bowiem, mimo wszystko, jest jeszcze dużo dobrej woli, gotowości służenia sprawie i wielka ilość zakumulowanej energii, którą można i należy zamienić w energię kinetyczną.

Apel rzucony dziś w stronę społeczeństwa i w stronę sfer kierowniczych rodzimego przemysłu przez tę samą osobę, będzie miał jeden oddźwięk jeśli padnie ze wzgórza Komisji i zupełnie inny, jeśli padnie z ust człowieka, który powie, iż wie czego chce i bierze na siebie cały ciężar odpowiedzialności za przeprowadzenie akcji motoryzacji kraju.

Chodzi tu o szybkie i wprawne podciągnięcie wzwyż. Chodzi dziś o szybkie narastanie poprawy, a szybko działać można tylko z góry na dół. Chodzi o tworzenie nowych wartości, pomimo wszelakich oporów i przeciwieństw. Chodzi o spokojne, ale konsekwetne łamanie oporów. Chodzi o skoncentrowanie wszystkich twórczych sił na szerokim froncie motoryzacji. Chodzi o dowodzenie tymi siłami.

Stoi przed Polską zagadnienie o pierwszorzędnym znaczeniu gospodarczym i militarnym: motoryzacja kraju i samochodowy wewnętrzny rynek rekwizycyjny. To zagadnienie musi być rozwiązane i to w skali państwowej. Rozwiązać go muszą ludzie. Nie wszyscy ludzie w Polsce, którzy w siebie wmawiają, że dorośli do rozwiązania tego zagadnienia. Powaga sytuacji wyklucza nowe eksperymenty z obsadzaniem stanowisk przez nieodpowiednich ludzi, jak również

Inwestycje gdzie indziej

Niemiecki Instytut Badania Koniunktur ogłosił dane, dotyczące procesów inwestycyjnych w Rzeszy. Według Instytutu produkcja dóbr podstawowych dla gospodarki narodowej, a więc maszyn, budowli, środków transportowych itp. osiągnęła w r. 1937 liczby nienotowane dotąd w historii gospodarki niemieckiej.

Wskaźnik inwestycyj przedstawiał się w ostatnich 10 latach wg. Instytutu następująco:

lata	*wskaźniki*
1928	100
1929	97
1930	74,6
1931	47,3
1932	33,2
1933	49,4
1934	77,4
1935	104,4
1936	123,7
1937	134,0

Wartość inwestycyj rzeczowych ocenia niemiecki Intsytut Badania Koniunktury na 13.8 miliarda w r. 1936 a na 15.5 do 16 miliardów RM w r. 1937.

Inwestycje te przedstawiają sumy zużyte bądź na utrzymanie dotychczasowych urządzeń, bądź powstanie nowych według następującej proporcji:

w miliardach RM.

lata	*Ogółem*	*Uzupełn. dotychczas.*	*Nowe inwest.*
1934	8.3	5.8	2.5
1935	11.2	6.0	5.2
1936	13.8	6.25	7.55
1937	15.5 do 16	6.50	9.0 do 9.5

Wartość nowych inwestycyj w r. 1937 szacuje Instytut na 9.5 miliarda marek niem., co stanowi 13 — 14% całego dochodu społecznego Niemiec.

Likwidacja Ligi Narodów

Jesteśmy świadkami upadku Ligi Narodów. Postępowanie likwidacyjne może potrwać jeszcze długo, ale w każdym niemal zdarzeniu doby obecnej możemy dojrzeć znamiona postępującego rozkładu genewskiej instytucji. Musimy się pożegnać ze wspaniałą niewątpliwie koncepcją Woodrowa Wilsona, chcącego obdarzyć Europę organizacją, jaką widział we własnym kraju, stwarzając z krwią jeszcze ociekających po wojnie narodów — Stany Zjednoczone. Możliwe że myśl Wilsona odrodzi się pod inną postacią — chcemy wierzyć, że jej formy organizacyjne będą wtedy doskonalsze — ale ta Instytucja, w której przez wiele lat większość ludzi pokładała nadzieje wiecznego pokoju, należy już de facto do przeszłości. W samym jej składzie od początku tkwi błąd, którego nigdy potem nie zdołano naprawić. Mamy na myśli nieobecność wśród jej członków Stanów Zjednoczonych Ameryki.

Ameryka, powstrzymując się od udziału w odpowiedzialności Ligi, wyraziła jej swe votum nieufności; więcej jeszcze! swe désintéressement dla stosunków europejskich. Decyzja ta nie chroniąc Ameryki od skutków wstrząsów przeżywanych na kontynencie postawiła Ligę odrazu pod znakiem słabości. Aż nadto dobrze znamy tej słabości objawy. Związanie statutu z Traktatem Wersalskim, zmusiło Ligę do pokutowania za wszystkie błędy Traktatu.

Przede wszystkim więc włożyło na nią obowiązek rozstrzygania mnóstwa spraw, które Traktat, nie mogąc sobie z nimi poradzić, pozostawił w zawieszeniu. Jednakże to, czego państwa zwycięskie nie umiały rozstrzygnąć nazajutrz po wojnie, nie stało się z biegiem czasu łatwiejszym. Przeciwnie. Problemy niezałatwione budziły tylko rozgoryczenie i niechęć jednych, a nadzieje zmiany i żądzę odwetu drugich. Każde z wielkich mocarstw znajdowało sobie na terenie genewskim słabszych klientów, starając się wygrać atuty zdobyte pod postacią związków i przymierzy zawieranych po za Ligą, przeciw innym mocarstwom. Wreszcie gdy tą drogą nic nie zdołały osiągnąć, próbowały stworzyć instytucję nadrzędną w formie paktu czterech, pięciu itd. I ta koncepcja wobec nazbyt sprzecznych interesów nie doszła do skutku.

W międzyczasie coraz silniej ujawniała się słabość Ligi, nicość jej decyzji, nie opatrzonych żadnymi środkami wykonania. Bilans prac zamykał się coraz większą cyfrą ujemną. Z jednej strony wszelkie próby porozumienia były paraliżowane sprawami formalnymi, z drugiej mnożące się fakty dokonane, spotykające ze strony Ligi tylko platoniczne protesty, uzyskiwały coraz silniejsze prawo obywatelstwa.

Zmieniający się układ sił, a co za tym idzie — nowe związki państw doprowadziły do tego, że najwięksi strażnicy traktatów pokojowych, namawiali do ich nieposzanowania, chociażby zachęcając Turcję do zwiększania zbrojeń. Ale namowy w tym kireunku były zbędne. Hasło dali Niemcy, sprowadzając Ligę z piedestału świętości, do której się modliły społeczeństwa umęczone wojną, i stwierdzając, że Traktat Wersalski, mimo szumnych słów, jest tylko Traktatem narzuconym przez zwycięsców — zwyciężonym. Gwoli sprawiedliwości trzeba dodać, że owe szumne słowa przejawiały się także w czynie. Jednak skutek miały wręcz odwrotny od zamierzonego. Zamiast bowiem umocnić postanowienia pokojowe, doprowadziły tylko do ich osłabienia.

Nie będziemy przypominać wszystkich zdarzeń, jakie się przyczyniły do upadku autorytetu Ligi. Najdonioślejszym w skutkach była wojna włosko-abisyńska. Poraz pierwszy zastosowano realne środki represji, postanowiono przejść od deklaracji do egzekutywy. Sankcje miały przekonać świat, że jednak Liga Narodów potrafi bronić i swych członków i swego autorytetu. że, dążąc zawsze do pokojowych rozwiązań, gdy za pomocą mediacji nic nie można zdziałać, potrafi przejść do konkretnych czynów. Często się zdarza z tajemniczymi i ukrytymi groźbami, że skoro właśnie mają się spełnić, zamiast spodziewanego efektu, wywołują tylko uśmiech politowania. Tak się stało z owym mieczem Demoklesa, jakim były sankcje. Nie przeszkodziły Włochom w zagarnięciu Abisynii, natomiast spowodowały w Europie sytuację ogromnie naprężoną, dając podstawy przymierzu Italii z Niemcami, jako z jedynym mocarstwem, które jej pomagało dokonać podboju. Sprawy proceduralne, wynikłe na tle targów o dopuszczenie lub niedopuszczenie delegatów abisyńskich do obrad genewskich, dały widowisko niezmiernie gorszące, które osłabiło nie tylko autorytet Ligi, ale i sympatię jaką się cieszyła w szerokich kołach opinii.

Bankructwo Ligi, ujawnione przez nieskuteczność sankcji antywłoskich, znalazło swe potwierdzenie w sprawie hiszpańskiej. Stałe gwałcenie zasady komitetu nieinterwencji, mającego przeszkodzić mieszaniu się osób trzecich do konfliktu na półwyspie iberyjskim, doprowadziło do silnego ograniczenia jego działalności. Komitet obrał sobie za cel, by wojna nie rozszerzyła się na całą Europę, nie dbając niemal zupełnie o interesy członka Ligi będącego w potrzebie.

Próżno się sprzeczać o to, czy obie wojujące strony w Hiszpanii w równej mierze korzystały i korzystają z pomocy z zewnątrz, chcemy jedynie stwierdzić, że z roli arbitra rozsądzającego wszyskie spory Liga zrezygnowała, ograniczając się do działania jako luźny związek państw pragnących pokoju, ale odżegnujących się od wszelkich sposobów mogących pokój zabezpieczyć, jeśli wychodzą one po za sferę platonicznych deklaracji. Charakterystyczna jest konferencja Pacyfiku, zwołana pod egidą Ligi, na skutek wojny chińsko-japońskiej. Doprowadziła jedynie do połowicznego potępienia akcji japońskiej, nie mogąc się zdobyć na uchwały realne.

Upadłość, tak w handlu jak w polityce, kończy się zazwyczaj likwidacją. Podjęły ją w stosunku do Ligi Narodów Włochy, występując z niej oficjalnie dnia 11.XII.1937 r. Nie biorąc od czasu sanckji udziału w pracach genewskich, Italia była nadal członkiem Ligi, i niewątpliwie pragnęła zasiąść znowu do stołu obrad, przez co miałaby znacznie ułatwione porozumiewanie się z Anglią, na czym jej bardzo zależało. Równolegle jednak z rozmowami Rzym — Londyn, nie dającymi żadnych konkretnych wyników, toczyły się rozmowy Rzymu z Berlinem doprowadzając do ścisłego porozumienia, uwieńczonego podróżą Mussoliniego do Niemiec ,i pertraktacje Rzym — Berlin — Tokio, które dały podpisanie układu antykomunistycznego, stwarzając zwarty blok państw „faszystowskich". Jednocześnie Włochy zawarły porozumienie śródziemnomorskie z Anglią i układ z Jugosławią. Te osiągnięcia przekonały Mussoliniego, że po za Ligą może osiągnąć wiele, więcej może, niż gdyby Włochy w niej zasiadły. Niewątpliwie działał tu także układ antykomunistyczny, zobowiązujący wszystkich trzech sygnatariuszy do jednakowego względem Ligi stanowiska. Tę hipotezę potwierdziła deklaracja Niemiec, które nazajutrz po deklaracji włoskiej, oświadczyły, że do Genewy nie wrócą już nigdy. Japonia, jak wiemy, wystąpiła z Ligi już w 1932 roku, w czasie wojny o Mandżurię.

Stoimy więc wobec pytania, co się stanie z Ligą Narodów. Czy zlikwiduje się zupełnie? Czy pozostanie jako związek państw wrogich państwom „faszystowskim? W tym ostatnim wypadku, siłą rzeczy, państwa „demokratyczne" stworzyłyby blok, będący niejako przeciwwagą tamtemu blokowi. Skutek łatwy do przewidzenia. W ciągu niewielu lat, na kontynencie europejskim, powstałby konflikt zbrojny, dla którego nazwę možnaby zapożyczyć z niedalekiej przeszłości. Zwało by się to: wojna europejska lub poprostu: wielka wojna.

Podobne stawianie sprawy nie leży jednak po linii ani polityki francuskiej, ani angielskiej. Obydwa te mocarstwa, działają w ścisłym porozumieniu, są dalekie od tworzenia ekskluzywnych bloków i skłaniają się coraz wyraźniej do szukania płaszczyzny, na której mogłoby się odbyć porozumienie z państwami „faszystowskimi". Wyrazem tych dążności była wizyta lorda

---

i przez ludzi , nie mających czasu na spełnianie obowiązków. Powaga sytuacji wyklucza też dalsze eksperymenty z kolegialną, co oznacza w naszych warunkach żadną, odpowiedzialnością. Musi przyjść człowiek, z pośród zresztą tych niewielu, którzy do kierowania motoryzacją dojrzeli, który daje największą gwarancję powodzenia. Inne względy muszą ustąpić.

Praca twórcza i konstruktywna w problemie motoryzacji nie może być z roku na rok — i tak już przeszło 18 lat — li tylko perspektywą przyszłości. Trzeba ją wreszcie wykonać w teraźniejszości, z wizją przyszłości.

(333).

Halifaxa w Berlinie, po której nastąpiły angielsko - francuskie narady londyńskie i podróż ministra francuskiego po Europie południowo - wschodniej. W tych warunkach akcja sowiecka, dążąc do stworzenia bloku „lewicowego" na powodzenie liczyć nie może. Stwierdził to raz jeszcze minister Delbos w Pradze czeskiej, oświadczając, że nie ma państwa, do którego Francja czułaby nienawiść, lub żal; ze wszystkimi, bez myśli ubocznych, gotowa jest współpracować lojalnie i szukać w trosce o wzajemne zrozumienie, metod właściwych, mogących sprowadzić odprężenie i porozumienie.

Stwierdzając więc upadek Ligi Narodów, nie myślimy ani przez chwilę, by następstwem tego faktu, miało być zaprzestanie szukania sposobów porozumienia międzynarodowego, a w dalszej konsekwencji wojna. Przeciwnie. Ostatnimi czasy coraz silniej się zarysowuje nowy czynnik w polityce światowej. Jest nim, coprawda jeszcze nieśmiała skłonność Stanów Zjednoczonych do współpracy z Europą. Na tę coraz silniejszą tendencję za oceanem wpłynęły dwa fakty. Wojna chińsko - japońska i przewrót w Brazylii. Przewrót, obalając marzenia o Panameryce demokratycznej, kazał Stanom przyjrzeć się bliżej ideologicznym konfliktom europejskim, których siła przyciągania przekracza ocean, a wypadki w Chinach zmusiły do ścisłej współpracy z Anglią, do liczenia się z Sowietami i z układem antykomunistycznym, jednym słowem z całym kompleksem zagadnień europejskich.

Trudno przewidzieć obecnie, jak się potoczą wypadki polityczne. W każdym bądź razie pozbawienie balastu formalistyki genewskiej może raczej ich rozwikłanie ułatwić, niż utrudnić.

Praca w Niemczech

W ostatnich dniach grudnia ukazała się broszura niemieckiego Ministra Pracy Fr. Seldt'ego, który daje w niej przegląd potrzeb jakie w ciągu roku 1937 dały się odczuwać i zarządzeń, jakie wprowadzono w życie w dziedzinie polityki socjalnej Trzeciej Rzeszy.

Ponieważ plan czteroletni jest mniej lub więcej punktem wyjściowym całej polityki gospodarczej i społecznej obecnych Niemiec, i ponieważ polityka ekonomiczna i socjalna Rzeszy stanowi coraz bardziej nieodłączną jedność, najważniejszą, zasadniczą częścią rekapitulacji i uwag ministra jest niewątpliwie rozdział p. t. „Plan czteroletni i polityka socjalna".

Minister Seldte uważa za jedno z najważniejszych zadań przy przeprowadzaniu planu 4-letniego **zapewnienie narybku robotników kwalifikowanych** zwłaszcza w metalurgii i przemyśle budowlanym.

Troska ministra pracy jest zupełnia zrozumiała, zważywszy, że Niemcy są w tej chwili w pewnego rodzaju momencie przełomowym, jeżeli chodzi o zatrudnienie w szeregu dziedzin produkcji. Przez 4 lata stawiano sobie bowiem za cel zatrudnienie jaknajwiększej ilości ludzi. Dziś w szeregu branży odczuwa się brak robotnika.

Przyczyną tego jest z jednej strony mały napływ uczniów do warsztatów w latach kryzysu, z drugiej jednak strony luki w przyroście pewnych roczników ludności spowodowane przez wojnę. Roczniki 1914 — 1918 są w Niemczech szczególnie nieliczne. Wzrost zatrudnienia w obu wymienionych dziedzinach był istotnie ogromny: w przemyśle budowlanym stan zatrudnienia wzrósł w ciągu ostatnich kilku lat z 580.000 na 1.815.000 w przemyśle metalowym i elektrycznym, optycznym itp. z 1.150.000 na 2.960.000. Brak robotników zmusił rząd do wydania rozporządzenia (z 11.II. 1937 i 6.X. 1937) ograniczających swobodę pracodawców w zwalnianiu personelu, jak również rozporządzenie o powołaniu spowrotem do pracy t. zw. „starych robotników". Chodzi tu o doświadczonych robotników, którzy — przeważnie obciążeni liczną rodziną — byli „za drodzy" dla przedsiębiorcy.

Jedną z dziedzin, w której trudności są największe jest **rolnictwo.** Ucieczka z rolnictwa trwa nadal i Niemcy zmuszone były sprowadzić w b. r. 50.000 robotników rolnych, z zagranicy nie mówiąc o pomocy wojska i służby pracy przy zbiorach. Z pewną pomocą przyszła tu akcja rządu pomocy budownictwu wiejskiemu celem stworzenia lepszych warunków życia robotnikowi rolnemu i zniechęcenia go do ucieczki do miast.

Polityka płac opierała się na znanych zasadach powtórzonych przez kanclerza w nowej formie 30.IV. 1937 przed Izbą Pracy Rzeszy i nazajutrz w Lustgartenie: „Poszczególny pracownik nie żyje z papierowej pracy, lecz z ogólnej sumy całej wytwórczości swych rodaków. Jest to elementarna podstawa narodowo - socjalistycznej polityki gospodarczej. Dopiero pomnożenie wytworzonych dóbr oznacza zwyżkę siły kupna a temsamem poprawę płacy".

Tego rodzaju polityka wymaga jednak uszeregowania i sharmonizowania wszystkich zarządzeń socjalnych pod znakiem odbudowy potęgi państwa. Ożywienie życia gospodarczego i odbudowa armii, olbrzymie wydatki na zbrojenia dokonywały się przy pomocy wspólnego wysiłku, dlatego państwo w intetesie całkowitego zrealizowania nakreślonych sobie planów musiało żądać na polu socjalnym od obywatela istotnych i daleko idących prywacyj.

Min. Seldte oblicza, że od r. 1932 do jesieni ogólna suma zarobków robotniczych w 3-ej Rzeszy wzrosła o 76% innych pracowników o 30%. Ponieważ zaś liczba zatrudnionych wyrosła w tym czasie o 48%, powinny być nawet pewne indywidualne nadwyżki zarobków — jak sądzi minister (niewątpliwie jednak wydatki na cele poza gospodarcze, przede wszystkim zbrojenia, pochłonęły nie tylko owe nadwyżki ale i część zarobków).

Na przyszłość rząd zamierza utrzymać dotychczasową politykę płac. Zamierza również uelastycznić zasadę ograniczenia czasowego pracy. Chodzi o dopuszczenie pracy w niedzielę w pewnych działach niecierpiących zwłoki i o przedłużenie dnia roboczego w niektórych dziedzinach, gdzie szczególnie odczuwa się brak robotnika fachowego. Zamierza się również przeprowadzić pewne próby z zużytkowanianiem kobiet w gospodarstwie wiejskim ,a nawet i w pracy na roli, a to przy równoległym wprowadzeniu maszyn rolniczych.

O ile chodzi o kobietę, to narodowy socjalizm wyznacza jej miejsce w domu jako gospodyni i matce i stawia sobie za cel stopniowe usuwanie jej z warsztatów i fabryk. Wykonanie jednak planu czteroletniego przeszkodziło próbom wprowadzenia tej zasady w czyn; przyznał to sam Seldte. Polityka jaka się tu zarysowuje to przerzucanie kobiet do zajęć, które im więcej odpowiadają m. i. do gospodarstwa wiejskiego.

Dziedzinie polityki społecznej rząd Rzeszy w ostatnich czasach poświęca szczególną uwagę. W dniu 21. XII. 1937 r. ogłoszono **ustawę** w zorganizowanych na nowych podstawach **ubezpieczeń społecznych,** która m. in. rozpoczyna realizację zasady **wyrównania ciężarów społecznych rodzin obarczonych licznym potomstwem,** zasady będącej conditio sine qua non wszelkiej racjonalnej polityki populacyjnej. (196).

Czy rzeczywiście „albo—albo"?

Zapoznawszy się z trzema pierwszymi numerami nowego dwutygodnika lewicy, musimy stwierdzić, że najbardziej interesujący jest w nim tytuł. Dobrze znane frazesy lewicowej kołtunerii (która coraz bardziej upodabnia się do kołtunerii endeckiej) z przebijającą fortissime nutą nowej ordynacji (tej „kwestii żydowskiej" lewicowych endeków) opatrzone jest groźnym tytułem „albo — albo".

Każde z tych „albo" jest poparte *odpowiednim* cytatem (pomysł rzeczywiście dobry) z literatury t.zw. faszystowskiej (pierwsze „albo") i t.zw. demokratycznej (drugie „albo"). Nie będziemy się zajmować samym pismem, świadczy ono wymownie, że t.zw. lewica znowu w ostatnich czasach nie posunęła się umysłowo ani o krok, charakterystyczny jest ten eksklusywny alternatywizm, którego wyrazem jest tytuł czasopisma.

Pod tym względem redaktorzy krakowskiego dwutygodnika mogą podać sobie ręce z najgłośniejszymi panami z „Falangi", którzy głoszą stale „albo my — albo fołksfront".

Co do nas uważamy, że pomijając *ludzi*, a biorąc pod uwagę *koncepcje* polityczne czy ustrojowe możemy ze spokojem powiedzieć nie „albo — albo", ale „ani — ani".

Tendencję do rozbicia Polski na dwa wrogie sobie obozy; tendencję panów i z „Falangi" i z „albo — albo" uważamy za zupełnie niepaństwową, a w naszych warunkach nad wyraz niebezpieczną i w prostej linii prowadzącą do hiszpanizacji Polski, a jasnym jest chyba, że hiszpanizacja ta dla nas, nie otoczonych Pirynejami i morzem, skończyłaby się fatalnie.

Droga Polski nie prowadzi ani *na prawo*, ani *na lewo*, ani *w centrum*. Jedyna droga naszego państwa, to droga *naprzód*. Tą bardzo prostą prawdę trzeba nareszcie zrozumieć.

„*Prawe* i *lewe* miną — przyjdą *nowe*" można powiedzieć śmiało parafrazując Norwida.

Prawda młodego pokolenia

Gdy rzucamy okiem na młode pokolenie polskie, ten wielki rezerwuar ludzkiej siły obronnej państwa i przyszłość narodu, nie można nie przyjść do wniosku, iż pokolenie to pod wieloma względami nie dociąga w swych pracach i przygotowaniu do zadań, stawianych przez wyjątkowy okres dziejowy, w którym Polska już się znajduje lub do którego zaczyna wkraczać. A zadania te są naprawdę olbrzymie.

Pokolenie to formalnie spełnia wszystkie nakładane nań przez państwo i społeczeństwo obowiązki: uczy się z zapałem w miarę sił i środków, ochoczo garnie się do służby wojskowej, odbywając powinność wojskową, czy też zasilając kadry armii zawodowej, pokolenie to jest patriotycznym — ponad wszelką wątpliwość. Jednak przejawy tego patriotyzmu budzą stałe zastrzeżenia zarówno w starszym społeczeństwie jak i wśród nielicznych, niestety, przodowników młodego pokolenia, każda bowiem grupa młodych zawodowa, partyjno - polityczna lub inna rozumie ten patriotyzm na swój sposób, ukrywa ten patriotyzm pod wieloma lokalnymi czy też organizacyjnymi i doktrynerskimi patriotyzmami.

I w praktyce wielki nieraz patriotyzm serca, którym każda grupa motywuje każdą działalność, sprowadza się do tak mizernego patriotyzmu czynu, że cały teren młodego pokolenia nie przypomina — jak to winien — obóz warowny, a raczej pole walki ideowych czy też zgoła fizycznych wszystkich przeciwko wszystkim.

Ten fanatyzm polityczny młodego pokolenia wywodzi się z różnych źródeł, mniejsza o ich analizę, boć nic to nie pomoże w rozwiązaniu zagadnienia, a przyczynia się walnie do tworzenia poważnych hamulców w spełnianiu przez młodzież tych zadań państwowych, które spadają na młode pokolenie oprócz formalnego minimum obowiązków. Obowiązki te tkwią w imponderabiliach pracy dla państwa, a niesposób ich ująć w jakieś pisane paragrafy, przepisy i formalistyczne regulaminy. Tu materia i kazuistyka winna poddać się bez reszty wszechożywiającym walorom duchowym.

Walka młodego pokolenia, a raczej jego organizacyj, ze sobą nie może na płaszczyźnie traktowania państwowego zagadnień Polski, znaleźć żadnego uzasadnienia. Walka organizacyj starszego pokolenia można jeszcze uzasadnić i wyjaśnić poróżnieniami historycznymi, jakie wynikły na tle określonej i konkretnej pracy państwowej i społecznej, a w której zarysowały się różnice zdań i metod działania.

Natomiast młode pokolenie, które jeszcze nie wkroczyło do okresu prac konkretnych, kształtujących rzeczywistość, walki swoje międzyorganizacyjne bazuje na podstawie doktrynerskich dociekań i różnic, opiera się również chętnie na istotnie przebrzmiałych sporach starszego pokolenia, a nawet no podstawach różnic współczesnych poglądów na świat, które w Polsce nie mają żadnej obiektywnej racji zastosowania, nie mają nic wspólnego ani z naszą kulturą ani wytycznymi rozwoju dziejowego.

Walk na tych tłach, tłach abstrakcyjnych, prowadzonych nie tyle z teoretycznym zacięciem w płaszczyźnie jakże potrzebnych i pogłębiających ruchów umysłowych, lecz wręcz brutalnymi środkami gwałtu fizycznego i politykierstwa, — niczym nie można uzasadnić i usprawiedliwić, w każdym razie nie sposób ich usprawiedliwiać obecną chwilą dziejową, w której znalazła się Polska i z której szuka prawidłowych a konsekwentnych dróg wyjścia.

Tymczasem zadania zupełnie realnej i konkretnej pracy zostały zaniedbane w zgiełku wojen religijnych młodego pokolenia, prowadzonych z mniejszym lub większym nasileniem pod różnymi płaszczykami i sztandarami. A zadania — powtarzamy — są olbrzymie.

Podniesienie potencjału militarnego Polski, dokonanie zrywu w wielu dziedzinach życia duchowego i gospodarczo - społecznego, wymaga takiej postawy wielkich rzesz młodego pokolenia, by stworzyć można było jeden wspólny obóz warowny tego pokolenia, obóz oszańcowany i scementowany wspólnymi dla wszystkich zasadami naczelnymi i wytycznymi konkretnych prac o znaczeniu państwowym.

Te wspólne zasady powinny się znaleźć, powinny one wynikać nie z jakiegoś bliżej nieokreślonego uzurpowania sobie praw politycznych, lecz z obiektywnej oceny potrzeb. Nie obejmują one li tylko bezpośrednio militarny odcinek prac, ani przygotowanie się młodzieży do objęcia w przyszłości tych czy innych funkcyj państwowych w administracji, ani mieszczą się w wyświechtanym u nas pojęciu t. zw. wychowania państwowego, traktowanego zazwyczaj nieodpowiedzialnie i tylko werbalnie. Wspólne naczelne zasady prac i przysposobienia młodzieży sięgają znacznie głębiej w strukturę całego życia społeczno - narodowego i na znacznie szersze tereny, niż wyżej wymieniono.

Oto bowiem wyścig wojenny, kulturalny i gospodarczy państw i narodów na świecie już nie odbywa się, jak przed laty za pomocą doskonalenia się samorzutnego i rozwoju pojedyńczych atomów, komórek cząstkowych życia społecznego, różnej wielkości, jak rodzina, klasa społeczna, warstwa kulturalna, partia polityczna, lub pojedyńcze warstwy pracy, z których rzekomo składa się całość, — wręcz przeciwnie — życie tej całej zbiorowości i jej części składowych stosuje się do ogólnego planu w skali całego narodu, w ramach całego państwa, a ta jednolitość planu rozwojowego we wszystkich dziedzinach obowiązuje na odcinkach.

A więc zarówno pogotowie obronne jak i całość rozwoju cywilizacyjnego danego kraju tkwi swymi korzeniami w glebie sharmonizowanych przez nadrzędną myśl przewodnią dziedzin prac i zespołów ludzkich. Stąd wniosek jasny, że żadna najlepsza organizacja młodego ani starszego pokolenia, żaden plan pracy cząstkowy własnego podwórka nie starczą na wykonanie bez reszty wielkiego zrywu.

Właśnie młode pokolenie, nieobciążone bezwładem konserwatyzmu, pokolenie dynamiczne, pionierskie i nowatorskie winno być potężnym ośrodkiem promieniowania idei i prowadzenia prac pionierskich, sięgających w naszą przyszłość. Właśnie ono — a ze starszego pokolenia tylko młodzi duchem i twórczy — przeznaczone jest do odegrania roli w nowej cywilizacji polskiej, jej krzewieniu i służeniu wszystkim akcjom, dążącym do wielkiego zrywu sił twórczych narodu. Działalność ta jest niemniej podstawowym obowiązkiem młodego pokolenia, niż służba wojskowa. Cóż bowiem w dzisiejszych czasach oznacza armia najlepsza i najbitniejsza bez obozu warownego w jej zapleczu cywilnym na każdym terenie życia społecznego i państwowego.

Z tych przesłanek o konieczności stworzenia obozu warownego muszą się wywodzić konsekwentnie konkretne, rzeczowe prace młodego pokolenia.

(77)

Kominiarz a totalizm

Zdziwi niejednego z czytelników tytuł niniejszego felietonu — ba, trudno. Wolno całej czeredzie czołowych i podrzędniejszych organów prasowych pisać w tytułach artykułów i wylewać morze atramentu na temat totalizmu.

I to jakie tytuły! — *„Totalizm w sporcie"*, *„Totalizm a wolność"*, *„Totalizm a niewola"*, *„Totalizm a wolna miłość"*, *„Albo totalizm, albo..."*

Przecież teraz tym totalizmem straszą biednego szarego człowieka, jak nie przymierzając niańki straszą małe dzieci kominiarzem. Zupełnie, rychtyk, tak samo.

Teraz dla rozmaitości, matki i mamki powinny, uspakajając krzyczące i wierzgające nogami niemowlę — wołać do niego: „Milcz maleńki, bo przyjdzie totalizm i ciebie zabierze". I tak małe niemowlę, zanim wymówi pieszczotliwy wyraz swego ojca — „tata" — będzie już wymawiało ten straszny wyraz *„totalizm"*. Straszyć będą totalizmem i księża z ambony, a tłum bab i prowincjonalnych bigotek będzie szlochał.

*

Ta cała sarabanda z totalizmem przypomina mi wypadek w szkole na zapadłej prowincji. Podczas przerwy pomiędzy lekcjami — pewien uczeń bawił się z kolegą i podarł mu mundurek, więc kolega beczy, że teraz kryzys, rodzice będą niezadowoleni i będą na niego krzyczeli za podarcie mundurka. „Kryzys, — powiada psotnik, — ty mówisz: kryzys, ty zajmujesz się polityką, a czy wiesz, że w szkole nie wolno politykować, słyszałeś, co mówili wychowawca i dyrektor?!"

*

Płaczcie małe i duże dzieci — przyjdzie totalizm, obetną wam koszule o kilka centymentrów, państwo będzie prowadziło fryzjernie i gabinety kosmetyczne, zamkną gęby na kłódki, zabronią mówić o polityce i kryzysie, a pasibrzuchom i panom z towarzystwa, specjalistom od bridża i polityki — o wolnej duszy szarego człowieka.

A przydałoby się bardzo na pierwszy ogień zabronić pisać o totalizmie. Czy nie lepiej wrócić do starego, dobrego, tradycyjnego swojskiego obyczaju straszenia... kominiarzem.

GŁOSY i ODGŁOSY

„SPADKOBIERCY SZKOŁY KRAKOWSKIEJ".

W ostatnim numerze *„Polityki"* czytamy interesujące „wyznanie wiary" współpracowników tego pisma. Artykuł wstępny zatytułowany *„Zachowawcy i my"*, a podpisany przez *„Zespół"* po szeregu gorzkich słów pod adresem zachowawców (z okazji ostatniego ich zjazdu) zawiera zasadniczą wypowiedź zespołu redakcyjnego na temat aktualnych problemów Polski współczesnej, wypowiedź noszącą wszelkie cechy deklaracji ideowej.

Drukujemy z niej niektóre interesujące fragmenty.

Sądzimy, że rządy autorytatywne ostatnich lat życia Piłsudskiego są nie mniej istotną częścią jego spuścizny od np. legendy legionowej. Zgodnie z tym uważamy problem rządu za jeden z ważniejszych problemów Polski.

Pozostajemy wierni doktrynie szkoły krakowskiej, doktrynie przejętej, a nie wynalezionej przez piłsudczyków, że słabość ustrojowa Polskę zgubiła. Dlatego też konstytucja obecna wydaje nam się postępem w stosunku do marcowej, a ideał powrotu do stosunków przedmajowych i do demagogii partyjnej jest nam obcy. Z niepokojem obserwujemy nieprzestrzeganie, ani ducha, ani litery konstytucji zwłaszcza przez tych, którzy w szanowaniu jej winni świecić przykładem.

Chodzi nam tutaj o zdecydowane unikanie już nie tylko jakichkolwiek realnych posunięć, lecz nawet uczciwej dyskusji na temat tych artykułów Konstytucji, które mówią o kontroli nad władzą wykonawczą. Stanowisko to jest specjalnie niezrozumiałe w zestawieniu z poważnym zanikiem woli rządzenia i rozglądaniem się na prawo i lewo za poplecznikami, uleganiem nastrojom oraz gonitwą za tanią popularnością. Oważamy, że władza stanowi jedność i kategorycznie przeciwstawiamy się jej rozpalcelowaniu, zarówno pod kątem widzenia personalnym, jak i promowym oraz światopoglądowym.

Sądzimy, że chęć skonsolidowania wszystkich równa się zrezygnowaniu z konsolidowania kogokolwiek. Wydaje się nam to najgorszym programem politycznym, najgorszą szkołą polityczną, i, co niemniej ważne, — najgorszą szkołą charakterów, których Polska potrzebuje niemniej od umysłów jasnych, woli twardej, głów trzeźwych.

Wiążemy dalej z Marszałkiem Śmigłym, jako z następcą Józefa Piłsudskiego na stanowisku Wodza Armii nadzieję, że z jego strony wyjdzie ta mocna i skuteczna inicjatywa, która Polskę wyprowadzić zdoła z obecnego głębokiego impasu.

INTERWENCJONIZM.

W numerze 11 — 12 miesięcznika *„Drogi Polski"* czytamy nader interesujące i słuszne uwagi p. Eugeniusza Ugniewskiego na temat interwencji państwa na rynku kapitałowym. Cytujemy tu większy ustęp z tego artykułu. Zaznaczamy, że artykuł ten jest resumé referatu, wygłoszonego przez autora w Paryżu na międzynarodowym zjeździe bankowców:

„Momentem, który wymaga specjalnego podkreślenia jest fakt, że procesy inwestycyjne państwa rozwijały się wszędzie w oparciu o kapitalizację rodzimą. Zarówno w Niemczech jak w Italii, a tym bardziej w Anglii i w Stanach Zjednoczonych obeszło się bez stwarzania dodatkowej siły nabywczej poza korekturą siły nabywczej pieniądza, wynikłą z konieczności regulowania jego stałej wartości. Okoliczności złożyły się mianowicie w ten sposób, że państwo miało możność wykorzystania siły nabywczej już istniejącej a stojącej na skutek marazmu życia gospodarczego odłogiem. Na rynku bankowym spotęgowały się bowiem do niebywałych rozmiarów trudności w znalezieniu odpowiedniego materiału dla fruktyfikacji oddanych do dyspozycji banków kapitałów pieniężnych. W tym stanie rzeczy pożyczki państwowe w szczególności zaś krótkoterminowe stały się ulubioną formą lokaty, która stopniowo zajmowała miejsce kurczącego się na skutek spadku obrotów portfelu wekslowego. Ale na tym źródła kapitałów dla finansowania akcji inwestycyjnej państwa, która w niektórych krajach objęła na olbrzymią skalę roboty publiczne i zbrojenia, nie wyczerpały się. Akcja ta zasilona została mianowicie w stopniu o wiele wyższym funduszami komulowanymi na rynku kapitałowym, którzy by nie sprostał niebywałemu zapotrzebowaniu ze strony państwa, gdyby odpowiednie dyspozycje nie wkroczyły w procesy kapitalizacyjne i nie regulowały obrotów na rynku kapitałowym. Kwestię tę, jakkolwiek w rozwoju ostatnich lat odegrała doniosłą rolę, możemy pozostawić jednak na uboczu, dlatego, że interwencjonizm państwa na tym odcinku miał również inne przyczyny, posiadające u podstawy wiele cech wspólnych z motywami interwencjonizmu omówionego powyżej. Mam tu na myśli interwencjonizm, jaki zrodził się w państwach po wojnie odrodzonych przed którymi powstało szereg nowych, pilnych i doniosłych zadań gospodarczych. W analogicznej sytuacji z pewnymi tylko odmianami znalazły się kraje nadmiernie gospodarczo lub zdewastowane podczas działań wojennych.

W wieku dziewiętnastym, a nawet przed samą wojną światową wszystkie związane z tym zagadnienia gospodarcze byłyby rozwiązane pomyślnie na płaszczyźnie migracji kapitałów. Każde zaburzenie równowagi w popycie i podaży kapitałów zaznaczało się bowiem zmianą w międzynarodowym podziale dóbr, papierów wartościowych i pieniędzy. Nacisk wydarzeń politycznych po wojnie światowej osłabił mechanizm stopy procentowej w międzynarodowych obrotach kapitałem, tak, że mechanizm ten zamarł wreszcie zupełnie. Embargo dla kapitałów, wprowadzone ostatnio powszechnie, było tylko zewnętrznym wyrazem odosobnienia krajów zasobnych w kapitały. Dalszą konsekwencją był rozwój autarki, która w swej genezie była raczej przyczyną, niż skutkiem wzmożenia interwencjonizmu państwowego.

Wszelkie zapotrzebowanie na kredyt przez państwo może być zaspokojone bądź w drodze fiskalnej, bądź przez wystąpienie na rynku w roli kontrahenta bądź przez wykorzystanie układu rynku finansowego. Punkt ciężkości wyboru przesuwa się w zależności od tego, czy dany kraj dysponuje jeszcze nie wyzyskaną siłą podatkową względnie tanim i obfitym rynkiem finansowym, czy też nie. Byłoby dlatego sprzeczne z logiką mówić o interwencjonizmie na rynku finansowym w krajach bogatych, gdyż państwo występuje wtedy w konkurencji z prywatnymi jednostkami. Musi być jednak zachowany przytem warunek, że państwo w razie nadzwyczajnych potrzeb kredytowych nie organizuje specjalnego rynku lub nie powołuje do życia banków publicznych czystych lub mieszanych, które poza wykonywaniem poruczonych zadań, zajmują się normalnymi czynnościami bankowymi.

Interwencjonizm zaczyna się więc tam, gdzie państwo wywołuje proces zwężenia sektora gospodarki prywatnej. Taki interwencjonizm jest udziałem głównie państw niedostatecznie wyposażonych kapitałowo i o dużym wyczerpaniu fiskalnym. Interwencjonizm państwowy na rynku finansowym rozwija się wtedy dwoma łożyskami: przez powołanie do życia banków publicznych oraz przez wykorzystanie rynku finansowego".

Dobrze się dzieje, że coraz więcej teoretyków i praktyków życia gospodarczego znajduje teorie, przeciwstawiające się poglądom liberalno - gospodarczym.

SMUTNA OBSERWACJA.

Wojna światowa już się rozpoczęła... Wypadki wojenne, zachodzące na terytorium Chin w Szanghaju, Nankinie, zatopienie statków Stanów Zjednoczonych, ostrzeliwanie łodzi angielskich ,mają swoją wymowę, do zrozumienia której nie trzeba uciekać się do tłumaczeń dyplomatycznych.

Konflikt ekspansji gospodarczej Japonii, Anglii i Stanów Zjednoczonych we wschodniej Azji i na wyspach Pacyfiku przybiera coraz ostrzejsze formy, których złagodzić nie mogą noty i więcej lub mniej szczere zabiegi dyplomacji japońskiej. Nie jest ona w stanie zneutralizować parcia kół wojskowych, dążących do rozszerzenia wpływów japońskich na jaknajszersze terytoria lądowe i morskie. Kto ma oczy ku patrzeniu, a głowę nie tylko do zabiegów fryzjerskich, łatwo dostrzeże, co z tego w bliższej lub dalszej przyszłości wyniknie o ile... tzw. „wielkie demokracje" tj. Anglia i Stany Zjednoczone nie zechcą, w imię swoich pięknych ligonarodowych ideałów, wyrzec się surowców i rynków.

Miejmy nadzieję, że tak daleko demokratyczna miłość bliźniego nie sięga...

Nadchodzący nieuchronnie światowy konflikt zbrojny dostarczy okazji narodowi naszemu do wykazania swej odrodzonej mocy i zwartości. Jest rzeczą stosunkowo obojętną, czy moc ta będzie demonstrowana jako trwanie neutralne, czy jako akcja bezpośrednia. W jednym i drugim przypadku warunkiem kardynalnym, gwarantującym sukces, będzie nałożona przez nas żelazna rękawica.

Jeżeli trwanie neutralne — to z bronią u nogi w spokoju zdyscyplinowanego społeczeństwa.

Jeżeli akcja — to przy pomocy jaknajlepiej uzbrojonych, entuzjazmem zdobywczym natchnionych i zdyscyplinowanych szeregów.

Gra toczy się będzie o najwyższą stawkę: o byt narodu i państwa.

Czy nie należy zwrócić ostatecznie poważniejszej uwagi na rozchełstane nastroje naszej młodzieży akademickiej i zaprzestać przechodzenia do porządku dziennego nad powtarzającymi się wybrykami, świadczącymi o anarchii w umysłach tej młodzieży.

Przykładów dziesiątki wszystkim znanych. Pamiętamy Poznań!

A oto jeszcze jeden... W tramwaju trzech młodzieńców rozprawia o wydarzeniach dni ostatnich. Dwaj z nich noszą czapki uniwersyteckie, trzeci na cywila — w kapelusiku. Dyskusja dotyczy opublikowanego rozporządzenia o rejestracji akademików w związku z realizowaniem p. w. akademickiego.

Rozmowa w tonie kpiarskim, obraca się dookoła sposobów, przy pomocy jakich można by się wymigać od obowiązku rejestracji i służby.

„Mnie i tak nic nie zrobią, zaraz zgłaszam się do lekarza"

Uśmieszki, drwinki. W całym tramwaju nie znalazła się ani jedna osoba, któraby w dostatecznie dobitny sposób zwróciła młodym bohaterom uwagę na niestosowność tych rozmówek.

Proszę państwa o zwrócenie uwagi na bezczelność młodzieniaszków, głoszących tak bez skrępowania publicznie te swoje „przekonania". Przecież jeżeli ktoś miał zamiary wymigać się od służby w armiach zaborców to krył nawet myśli o tym. Wiadomo jak skończyłoby się publikowanie podobnych poglądów.

Adres Redakcji i Administracji: **Warszawa 1, Al. Ujazdowskie 20 m: 7, tel. 7.11.97. Konto czekowe P. K. O. Nr. 25.544**
Numer pojedyńczy 30 gr. — prenumerata miesięczna 1 zł. — trzmiesięczna w kraju 2 zł. 50 gr. — zagranicą 4 zł. 50 gr.
Redaktor odpowiedzialny i wydawca: **Leon Borkowski** Sekretarz Redakcji: **Józef Mrozowicki**
Godziny przyjęć redakcji: 17 — 18 we wtorki, czwartki i soboty. Administracja czynna codziennie 9 — 17.

Zakłady Graficzne DRUKPRASA, Sp. z ogr. odp. Nowy Świat 54 Tel. 615-56 i 242-40